ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais — The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Ceny ogłoszeń: za drobne ogłoszenia handlowe 30 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. Za powtórne ogłoszenia 30% zniżki. Większe i stałe ogłoszenia według umowy.

Redakcja i administracja: TCZEW ul. Strzelecka 5. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 13,50 zł rocz., 7 zł półrocznie, 3,50 zł kwartalnie, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

PRENUMERATA na r. 1927: Rocznie w kraju 8 zł, zagranicą 14 zł; Półrocznie w kraju 4 zł zagranicą 7 zł, Kwartalnie w kraju 2,00 zł. Do Argentyny, Austrji, Belgji, Bułgarji, Czechosłowacji, Estonji, Jugosławji (S.H.S.), Francji, Łotwy, Portugalji, Rumunji, Węgier na obszar W. M. Gdańska: rocznie 12 zł, półrocznie 6 zł, kwartalnie 3 zł 50 gr. W mieście i w porcie Gdańska jak w kraju. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P.K.O. 170044 lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie. Zmiana adresu 50 gr

Na 3 kwartał 1927 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Komitet Redakcyjny: J. R. Klejnot, inż. mor. A. Ciechanowski, *.** **Cena 30 gr.**

Nr. 33. Rok wydania szósty. | TCZEW-GDYNIA-GDAŃSK, 2 września 1927 r. | Ogólnego zbioru Nr. 186

Program rozbudowy dróg wodnych w Polsce.

Sprawozdanie komitetu ekspertów złożone do dyspozycji Rządu Polskiego przez Ligę Narodów.

CZĘŚĆ DRUGA.

Regulacja dróg żeglownych.

Rozdział pierwszy ogólny.

Paragraf 1.

Rozważania ogólne o sieci wodnej polskiej.

Byliśmy bardzo zaskoczeni ogólnemi warunkami szczególnie korzystnemi w których się znajduje w sposób naturalny Polska z punktu widzenia rozbudowy dróg wodnych.

Z wyjątkiem Karpat, których linja ogranicza kraj od południa, punkty najwyższe kraju nie przewyższają 500 metrów nad poziomem morza. Działy wodne pomiędzy poszczególnemi rzekami leżą bardzo niewysoko, tak np. dział wodny pomiędzy Notecią a Brdą obniża się do poziomu nie przewyższającego 100 metrów. Dział wodny między Bugiem a Prypecią z jednej strony, a między Prypecią a Niemnem z drugiej i nareszcie pomiędzy Narwią i Niemnem leży nie ponad 150 metrów itd.

Stąd wynika, że spadki rzek są bardzo słabe. Nadają się one więc dobrze do robót regulacji, jeśli ilość przepływającej wody jest wystarczająca, lub do robót kanalizacyjnych w przeciwnym razie.

W ten sposób na Wiśle spadek, który sięga 36 cm. na kilometr między dopływem Przemszy a Krakowem, obniża się do 28 i 30 ctm. na km. między Krakowem a Zawichostem a Warszawą.

Spadek zwiększa się do 34 cm. na km. między Warszawą a Modlinem, ażeby spaść natychmiast do 18 cm. pomiędzy Modlinem a Tczewem i do 10 cm. pomiędzy Tczewem i morzem.

Na Bugu, dopływie prawym Wisły spadek, który jest ogólnie 12—18 cm. na km. nie przekracza tych liczb nigdzie z wyjątkiem krótkiego odcinka pomiędzy Brześciem a dopływem Nurzec, gdzie wynosi 30 cm.

Tego rodzaju spadki są o wiele niższe od spadków innych rzek, które byby przedmiotem skutecznych robót polepszenia w drodze regulacji i na których rozwinęła się mniej lub więcej intensywna żegluga.

Tak np. na Rodanie, gdzie ruch sięga 500 000 ton metrycznych, spadki powierzchowne pomiędzy Lugdunem a morzem wahają się od 77—15 cm. na km., na Renie zaś spadek sięga 62 cm. pod Strassburgiem i 40 cm. pod Lauterburgiem, przy ruchu 3 000 000 ton metrycznych.

Przebieg zwykły powodzi jest dość korzystny: średnie przybory wynoszą rocznie 50—60 cm. wody, w górach sięgają nawet 1 metra. Jest to przebieg bardzo zbliżony do warunków we Francji i w Belgji z tą zaletą, że częstsze są przybory letnie.

Stąd wynika, że przebieg powodzi nie jest szczególnie niekorzystny i zbliża się bardzo do takowego w Europie zachodniej.

Tak, na Wiśle powyżej Sanu minimum absolutne przepływu stanowi 70-ą część absolutnego maksymum. Liczba ta dobiega do 63-ch w Warszawie, 44 w Modlinie i 43 w Toruniu.

Natomiast liczby te są dla Rodanu pomiędzy Lugdunem a mozrem —28, dla Sekwany w Paryżu —57, dla Loiry regulowanej pomiędzy Anger i Nantes —100.

Niemniej, mimo tych warunków niekorzystnych Sekwana pomiędzy dopływem Oise a Paryżem ma ruch 8 miljonów ton, ruch zaś towarów w poszczególnych portach Paryża przekracza 12 miljonów ton.

Z tego jedynego porównania wywnioskować można, że nieprawidłowość przepływu wód Wisły nie może

przeszkodzić rozbudowie na jej brzegach kwitnących portów rzecznych.

Na odcinku powyżej Modlina minimum absolutne przepływu wody wynosi 192 m³. Na Loirze regulowanej powyżej Maine minimum absolutne opada do 90 m³. Na regulowanej Wezerze minimum przepływu, które odpowiednio pomierzone zostało wynosiło 60 m³.

Jedyną ujemną stronę jako mogą przedstawiać polskie drogi żaglowne w stosunku do dróg wodnych zachodu Europy stanowi lód. Rzeki a tembardziej kanały zamarzają na dość znaczny okres corocznie.

Podczas okresu 1915—1925 żegluga w Warszawie była unieruchomiona na skutek lodów średnio przez 35 dni rocznie.

Z tego wynika unieruchomienie taboru pływającego, co obciąża, przedsiębiorstwo transportu wodnego, podnosząc proporcjonalnie wydatki na amortyzację i podwyższając odpowiednio koszta własne.

Ta wada jest, zresztą, wyrównana przez wyjątkowo korzystne kierunki głównych dolin, które można nazwać głównemi osiami hydraulicznemi Polski.

Mijając z bliska basen węglowy, obsługując Kraków, otaczając przedgórza karpackie aż do Sanu, Wisła w końcu kieruje się ku północy, przepływając po drodze pod Warszawą i Toruniem przed tem, nim się skieruje ku Bałtykowi. Stanowi ona naturalną oś hydrauliczną północno-południową Polski.

Noteć skanalizowana, przedłużona ku wschodowi, przy pomocy Brdy skanalizowanej, z Wisłą środkową, Bugiem, Muchawcem, Kanałem Królewskim, Prypecią stanowi oś hydrauliczną wschodnio-zachodnią Polski.

Wszystkie inne drogi rzeczne, Warta, San, Styr itd. zaszczepiają się na obu ramionach tego krzyża.

Przed wynalazkiem kolei żelaznych sieć wodna tak szczęśliwie położona odgrywała w gospodarce krajowej Polski rolę pierwszorzędną; obsługując cały hinterland portu gdańskiego Wisła miała przed rozdziałami Polski intensywną żeglugę.

Wisłą wysyłano do Gdańska, morskiej stolicy Polski wszystkie produkty Królestwa, bardzo zaś liczne spichrze zbożowe, istniejące jeszcze na brzegach Wisły są dowodem jej roli ekonomicznej w szczególności w wieku 18-ym.

Po podziale, trudności wynikające z potrzeby przechodzenia granic zahamowały żeglugę, powodując zastój w porcie gdańskim, a jednocześnie zarządzenia Niemiec dążyły ogólnie do skoncentrowania i przyciągnięcia ruchu do portów Hamburga i Szczecina na zachodzie i Królewca na wschodzie.

Uważamy, że sieć żeglugowa polska może i powinna znów podjąć swą rolę historyczną; jeśli nawet koleje żelazne wystarczają obecnie dla ruchu towarowego, można przewidywać, że nie zawsze to będzie tak.

Istotnie produkcja i ludność w Polsce wzrasta bardzo szybko, o ile produkcją wzrasta conajmniej tak samo szybko co ludność, ruch towarowy wzrasta więcej niż w postępie geometrycznym i byłoby rozsądnem przewidzieć stworzenie drugiego środka przewozowego przed nadejściem chwili, prawdopodobnie dość bliskiej, kiedy sieć kolejowa zbliży się do granicy swej pojemności.

Żegluga wewnętrzna jest całkowicie powołana do roli swej pomocniczej wobec kolei żelaznych i pod tym względem natura wyposażyła Polskę w sposób wyjątkowo szczodry.

Widzieliśmy istotnie, że orografja i hydrologja kraju zabezpieczają istnienie dwuch naturalnych osi hydraulicznych, jednej południkowej składającej się z Wisły, drugiej równoleżnikowej składającej się z Noteci, Brdy, Wisły środkowej, Bugu i Prypeci.

Szczęśliwym zbiegiem okoliczności dwie te osi hydrauliczne zgadzają się dokładnie z kierunkami głównemi ruchu towarowego. Kraj rolniczy, kraj górniczy, i kraj leśny-Polska wywozi przez swe porty bałtyckie zboże, cukier, mineralne paliwo, twarde i płynne, drzewo itd.

Ruch ten musi, conajmniej w części swej drogi przechodzić przez oś hydrauliczną południkową.

Jako kraj przemysłowy mniej rozwinięty niż jego zachodni sąsiad, Polska ma jako wylot naturalny dla swej produkcji Rosję rolniczą, podczas gdy Rosja potrzebuje wywozu przez Gdańsk i tranzytu w kierunku Niemiec, a te dwa ruchy towarowe jak się zdaje, są już zapewnione w przyszłości.

Część produkcji węglowej mogłaby zresztą być skierowana ku Rosji tą samą drogą.

(Ciąg dalszy nastąpi).

Skutki burzliwej pogody w zatoce Gdańskiej.

Gazety notowały jako skutki burzy w ubiegłym tygodniu rozbicie się szeregu yachtów żaglowych i motorówki „Hela" w Sopotach, oraz niemożliwość dla parowca „Gdańsk" w pewnym dniu przybić do portu Hel.

Zjawiska te się zasadniczo od siebie różnią, a nawet nie mogą być przypisane jednemu wiatrowi, gdyż bigosu w Sopotach narobił wiatr wschodni, uniemożliwił zaś Gdańskowi zawinięcie do Helu wiatr zwykły o tej porze, lecz pewnego dnia wyjątkowo silny — W S W. Rozbicie się drobnych statków w Sopotach dziwnie się zbiegło z uroczystością przedłużenia pomostu spacerowego i urządzenia z końca jego przystani do przybijania „wyłącznie statków wschodnio-pruskiej linii" jak podawały gazety w Gdańsku, oraz oddania do użytku również poprzeczn. łamifali, która, jak zapowiadano i ogłoszono przy jej otwarciu, stworzyć miała „port yachtowy" oraz służyć ma do przybijania statków przybrzeżnej żeglugi. Zaraz po wypadku jednak prasa gdańska uznała, że o porcie yachtowym „dla większych yachtów" nie może być mowy (gdy się już kilka większych żaglowców rozbiło), lecz tylko dla najmniejszych. Chodzi widocznie przy tych statkach o cumowanie się przy samej łamifali bez ryzyka być rzuconemi na nią przez falę denną od strony brzegu.

Musimy ostrzec naszych sportowców i wyjaśnić im, że w razie jeśli staną na kotwicy w owym „porcie yachtowym" w Sopotach, który przy silnym wietrze południowo-wschodnim stanowi prawdziwą pułapkę, to towarzystwa asekuracyjne jak i dotąd nie zapłacą szkód, uważając, iż stawianie yachtów w tem miejscu nie jest zgodne ze zwyczajem morskim i istnieniu fachowej opieki nad ubezpieczonym objektem. Żadnego portu yachtowego w Sopotach niema, gdyż takowym nie można nazwać kąta wytworzonego przez główny pomost a krótką łamifalę. Gdyby warunki te były przestrzegane w Sopotach nie byłoby w ubiegłym tygodniu żadnych awaryj z wyjątkiem wyrzuconych na piasek mniejszych łodzi.

Co do niezawinięcia „Gdańska" do portu w Helu znowuż rzecz przedstawia się o wiele mniej groźnie aniżeli podały gazety. „Gdańsk" jest wystarczająco dużym statkiem, ażeby kursować nie tylko na wybrzeżu, lecz również do dalszych portów bałtyckich. Jak wiadomo duński parowiec Niels Ebbesen kursuje przez cały rok pomiędzy Kopenhagą a Gdańskiem, będąc tej samej wielkości co „Gdańsk" lub „Gdynia".

Niezawinięcie „Gdańska" na Hel tłomaczy się tem, że wejście do portu jego jest zbyt płytkie i przedłużone zostało poza ochronne molo zachodnie. Przy silnym wietrze zachodnim posługiwanie się wąskim przebagrowanym kanałem nieosłoniętym od bocznej fali jest bardzo trudne, bo przy małej szybkości statku i parciu wiatru na kadłub parowca łatwo może on zostać zepchnięty z nieosłoniętego dojazdu na mieliznę. Z tychto względów, ażeby nie przebudowywać portów i zwolnić również „Gdańsk" dla urządzenia dalszych wycieczek w roku 1928-ym, postanowiono zamówić dwa mniejsze statki specjalnie dla komunikacji na wybrzeżu. **Nie może** więc, jak widać z powyższego, **być mowy o wstrzymaniu ruchu „Gdańska" przez burzę,** lecz tylko o trudnościach przybijania do Helu.

Morskie wycieczki zagraniczne „Żeglugi Polskiej".

P.P. „Żegluga Polska" po uskutecznieniu próbnej wycieczki statkiem „Gdynia" w dniu 21. 8. na wyspę Bornholm, przystąpiło do wykonania dalszych projektowanych w tym roku wycieczek i w dniu 25. 8. znowu wysłała s. s. „Gdynia" tym razem do Kopenhagi i Bornholmu.

Ponieważ w czasie pierwszej próbnej wycieczki podczas burzliwej pogody wyjaśniła się dodatnio zdolność statku do odbywania podróży na Bałtyku, przeto jest wszelkie prawdopodobieństwo, że ułożony na jesień tego roku

program wycieczek uda się wykonać w zupełności.

Po powrocie statku „Gdynia“ z ostatniej wycieczki, zamierzone są wycieczki następujące:

do Stockholmu

odjazd z Gdyni 1 września o g. 13—14 powrót do Gdyni 6 września po połud. Pobyt w Stockholmie 2½ dnia. Wszystkie miejsca sprzedane.

Kopenhaga - Bornholm.

odjazd z Gdyni 9 września o godz. 13 powrót do Gdyni 14 września po połud. Dwa dni w Kopenhadze, jeden dzień na Bornholmie.

Stockholm—Visby na wyspie Gotland

odjazd z Gdyni 16 września około g. 13. Powrót do Gdyni 21 września przed poł. Dwa dni wStockholmie, jeden dzień w Visby.

Kopenhaga—Malmö

odjazd z Gdyni 24 września około g. 13, powrót do Gdyni 1 października po poł. Dwa dni w Kopenhadze jeden dzień w Malmö.

Dla uczestników wycieczek do Danji i Szwecji, urządzanych przez „Żeglugę Polską“ dostatecznem jest posiadania zwykłego z nieprzekroczonym terminem dowodu osobistego, który winein być złożony w biurze Z. P. w Gdyni nie później niż w południe dnia poprzedzającego wyjazd.

P.P. „Żegluga Polska“ w Gdyni udziela na żądanie szczegółowych informacji w sprawie wycieczek, oraz w sprawie sprzedaży miejsc.

Nasza kronika portowa i żeglugowa.

Wizyta kanonierek polskich w Kopenhadze. W ciągu 4-dniowego pobytu w Kopenhadze (21—25 sierpnia) kanonierki polskie Komendant Piłsudski i Generał Haller, będące pod dowództwem komandora Solskiego były witane bardzo serdecznie przez władze i społeczeństwo duńskie. Rozkazem królewskim oficerowie obu kanonierek udekorowani zostali orderem Dannebroga. W czasie zwiedzenia królewskiej fabryki porcelany goście polscy otrzymali bardzo cenne upominki. Na cześć gości polskich był wydany bal przez marynarkę duńską, oraz wielkie przyjęcie w poselstwie polskiem.



Próby nowego przenośnika dla węgla w Gdyni. Odbyła się tu druga próba transporterów polskiego systemu, pomysłu inż. Zbydniewskiego. Ładowano tym razem z czterech wagonów jednocześnie. Próba wypadła pomyślnie, chociaż robotnicy zrzucający węgiel z wagonów na przenośniki boczne nie są jeszcze wprawni w tej pracy. Motor uruchamiający maszynę jest benzynowy 24-konny. Przy zupełnej wprawie robotników liczyć można na sprawność do 180 ton na godzinę.

Wynik konkursu na projekt gmachu Żeglugi Polskiej w Gdyni. W wyniku konkursu wyznaczoną nagrodę na projekt gmachu Państwowego Przedsiębiorstwa „Żeglugi Polskiej“ w Gdyni podzielono między autorów dwu projektów architekta Ballenstedta z Poznania oraz architektów Henneberga z Warszawy i Krzyżanowskiego z Gdańska.

Wyrok w sprawie kapitana statku „Sachsen“. Sąd Powiatowy w Wejherowie skazał kapitana statku „Sachsen“ Seecka za przekroczenie ustawy prohibicyjnej na 3 tygodnie aresztu oraz za niewłaściwe kierowanie statkiem i wykazanie niechęci ratowania tonących na grzywnę. Po rozprawie skazany został zwolniony na skutek zaliczenia aresztu śledczego. Spór między Żeglugą Polską a właścicielem statku „Sachsen“ co do sumy, należnej za przetrzymanie statku w areszcie, rozstrzygnięty zostanie przez sąd polubowny., na co obie strony się zgodziły na wspólnem posiedzeniu w dniu 20-go b. m.

Podróż statku szkolnego „Lwów“. W dniu 27 sierpnia Ministerstwo Przemysłu i Handlu otrzymało od kapitana K. Maciejewicza, komendanta statku szkolnego „Lwów“ depeszę o treści następującej: „Zamierzam wyjść z Funchal 27 sierpnia. Wszystko w porządku. Mam zamiar zajść po drodze do portu Delgada“.

Jak widać z powyższej depeszy plan zawinięcia na wyspy Kanaryjskie upadł. „Lwów“ no 6-cio dniowym postoju na Maderze udaje się na jedną z wysp Azorskich mianowicie na Punta Delgada.

Ruch statków Żeglugi Polskiej. Parowiec Warta 29-go odpłynął z ładunkiem drzewa z Gdańska do Liverpoola—Garston. Statek ten w październiku zawiezie węgiel do Algieru a z powrotem już jest zafrachtowany na ładunek 3 500 ton fosfatów ze Sfax (Tunis) do Gdańska. — Par Kraków jest w drodze z ładunkiem rudy z Lulea do Gdańska. — Par. Poznań wyładowuje w Gdańsku 2 450 ton żelastwa. — Par. Wilno od 27-go jest w drodze z Dunkerki do Gdańska z ładunkiem żelastwa. — Par Katowice odpłynął 28-go z Gdyni do Malmoe z pełnym ładunkiem węgla. — Par. Toruń odpłynął 25 z Gdańska do Rygi z pełnym ładunkiem węgla.



Ruch portu gdańskiego za ostatni tydzień. Ruch portowy się ożywia, co występuje jak we wzmożonym ruchu okrętowym, tak też w zwiększeniu ilości przeładowanych towarów. Zawinęło w tygodniu do portu 126 statków morskich, nie licząc statków żeglugi przybrzeżnej, których zawinęło 54, w tej liczbie 12 polskich. Wśród statków na wyjściu parowców było 103, motorowców 3, holowników 6, lichtug morskich 5, żaglowców z mot. 8, żaglowców 1. — Ze statków tych 76 weszło w stanie próżnym, 16 przybyło z drobnicą, 14 z żelastwem, 6 z pasażerami i drobnicą, 5 ze śledźmi, 3 z rudą żelazną, 2 z drzewem, (jako do portu ukrycia), oraz z pasażerami, z fosfatami, z celulozą i cukrem po 1. — Co do bandery statków na wejściu było: polskich 4, gdańskich 4, duńskich 18, szwedzkich 21, niemieckich 47, angielskich 9, norweskich 6, łotewskich i francuskich po 5, holenderskich 2, belgijskich 3, estońskich i litewskich po 1. — Opuściło port w tygodniu 125 statków, nie licząc ruchu przybrzeżnego, w tej liczbie wyszło statków z węglem 57, z drzewem 23, z drobnicą 15, próżnych 12, z cementem 5, z pasażerami i drobnicą 4, z pasażerami 2, z szynami żelazn., soją, celulozą i drobnicą, podkładami, melasą, spirytusem — po 1.

Ruch podróżnych, prócz przybrzeżnego, który był ożywiony, nie był znaczny. Wyjechało morzem do Hamburga 440 osób, do Londynu 218, do Hullu 104, do Lipawy 20. — W eksporcie węgla znów zbliżono się do tygodniowych liczb rekordowych, ładując w tygodniu 85 000 ton. Również bardzo ożywiony jest eksport drzewa i cementu który idzie do Kłajpedy. Na wejściu zmniejszył się import fosfatów, natomiast wzrasta import rudy żelaznej i śledzi, tych ostatnich w związku z nastaniem chłodniejszej pogody, sprzyjającej przeładunkowi śledzi wprost na kolej.



Ruch statków Żeglugi Wisła-Bałtyk. Holowrik Górnik z lichtugami Franek i Felek jest w drodze z węglem z Tczewa do Karlstadu (Szwecja). —

Hol. Rybak z lichtugami Antek i Bronek wyładowuje węgiel w Karlstad. — Lichtugi Alek i Bartek ładują w Tczewie z przeznaczeniem do Kopenhagi. — Hol. Orkan z lichtugami Wojtek i Benek wraca z Trangsundu (Finlandja) do Tczewa. — Hol. Tyran z lichtugami Stefek i zafracht. D. W. 701 wyładowuje węgiel w Aabenraa (Danja). — Hol. Krakus oczekuje na lichtugi w Schiewenhorst. — Lichtugi Wacek i Edek za zafracht. hol. Gladiator są w drodze z węglem z Tczewa do Lemvig (Danja). — Lichtugi Janek i Jurek za zafr. hol. Enak są w drodze z węglem z Gdańska do Karlstadu. — Holownik Sambor i lichtuga Bolek na stoczni Wojana w Gdańsku.

Flota światowa w roku 1927 w porównaniu do roku 1914-go.

Oto liczby dla tonażu floty parowców i motorowców poszczególnych państw morskich w roku 1914 i 1927 (w tysiącach ton. brutto):

Kraj	rok 1914	1927
W. Brytanja i Irlandja	18 892	19 179
Kolonje angielskie	1 632	2 699
Stany Zjednocz. (morze)	2 027	11 171
Stany Zjednocz. (jeziora)	2 260	2 435
Japonja	1 708	4 033
Włochy	1 430	3 396
Francja	1 922	3 362
Niemcy	5 133	3 320
Norwegja	1 957	2 803
Holandja	1 472	2 645
Szwecja	1 015	1 329
Hiszpanja	884	1 136
Danja	770	1 032
Grecja	821	1 026
Inne kraje	3 479	3 701
razem	45 402	63 267

Z powyższego widać, że w ciągu 13 lat od 1 lipca 1914 roku do 1 lipca 1927 roku tonaż światowy parowców i motorowców wzrósł o 39,5 %.

W poprzednich 13-u latach, t. zn. od roku 1901 do 1914 wzrost był silniejszy, bo o 47,1 %.

Już powyższe liczby dają powód do ciekawych statystycznych wniosków. Tak np. dla Wielkiej Brytanji i dla Irlandji liczba procentowa w tonażu światowym z roku 1927-go (30,3 %) znacznie mniejsza aniżeli w roku 1914 (41,6 %), chociaż liczba bezwzględna tonażu angielskiego w roku 1927 jest nawet nieco większa aniżeli w roku 1914-ym.

Co do tonażu żaglowców to od czerwca 1914 roku zmniejszył się on do 2 055 000 ton. Amerykanie posiadają 979 tys. ton żaglowców czyli połowę wszystkich tego rodzaju statków. Wielka Brytanja i Irlandja ich mają 130 000 ton, Francja 108 000 ton, Kanada 104 000 ton, Włochy 88 000. W tej liczbie znajdują się też żaglowce uzbrojone w motor pomocniczy. Po potrąceniu takich żaglowców pozostaje tonaż żaglowców czystych na 1-go lipca b. r. wynosi 1 153 000 t. r., z których Stany Zjednoczone posiadają tylko 35,5 %.

Ilość dużych parowców i motorowców od roku 1914 szybko wzrasta. W roku 1914 statków silnikowych ponad 4 000 t. r. br. było 240, obecnie ich jest 5 930.

Ciekawe jest zestawienie statków poruszanych turbinami: obecnie tonaż turbinowców wynosi 92 229 t. r. b. r., w roku 1914 zaś było ich 7 300 t. r. br. Tonaż motorowców obecnie wynosi 4 271 000 t. r. br., w roku 1914 było ich 220 000 t. r. br. Rozwój motorowców datuje właściwie od 5-ciu lat, gdyż od tego czasu tonaż ich wzrósł o 2 i pół miljona ton rejestrowych brutto.

Niemniej nie można też niedoceniać rozwoju poruszania turbinego, mimo iż ono jest poniekąd specjalnością żeglugi osobowej i wojennej. Wielkiej konkurencji między turbiną a motorem spalinowym właściwie jeszcze niema i motor spalinowy święci swe triumfy przy zamianie starych parowców tłokowych i oczywiście nie we wszystkich warunkach.

Sport żaglowy.

Niemieckie głosy ku chwale szwedzkiego yachtu o 30 m².

Szwedzi jak wiadomo wypracowali typ krążownika szkierowego o 30 i 22-ch m² żagli. Yachty te mają przeważnie ożaglenie wysokie i nadają się bardzo do jazdy ciasnemi wiatrami, przy niezbyt wielkiej fali, a więc są dobrymi żaglowcami również dla biegów żaglowych.

Niemcy ze względów w pierwszej mierze politycznych, będąc w sporcie izolowane w znacznej mierze (po wojnie), przystosowały się do typu szwedzkiego i ażeby umożliwić regaty szwedzko-niemieckie budowały i budują coraz więcej yachtów 30-o m² żagli, zaniedbując własny typ 35 m², 45 m² i 75 m². Z innej strony daje się zauważyć u nich wstrzemięźliwość wobec międzynarodowych (europejskich) klas 6-o metrowych i 8-o metrowych yachtów, które należą częściowo do typu krążowniczego.

Pismo Die Yacht w numerze z 13-go sierpnia br. udziela na pierwszym miejscu głosu na rzecz 30 m² krążownika szkierowego Henryka Pruskiego osoby eks-tytułowej, z czego widać, że propagandzie 30-metrowego yachtu szwedzkiego nadaje się znaczenie wybitnie polityczne. Oto słowa tego autora:

Miałem szczęśliwą sposobność prowadzić podczas regat około Sandhamnu (tor szkierowy przed Sztokholmem Red.) przy znacznym wietrze i fali niejednokrotnie 30 m² krążownik szkierowy i wypróbować go poza ukryciem lądowem. Ustaliłem przy tem, że jego właściwości morskie jak również zwiazane z niemi bezpieczeństwo statku i załogi były wprost uderzające, oraz, że szybkość tylko nieznacznie była zmniejszona przez ruch fal, wobec czego 6-o metrowe yachty, które startowały o 10 min. wcześniej niż 30-stki pozostały w krótkim czasie w tyle, a nawet osiągnęły metę później niż 30-stki.

Z powyższego widać w jak wielkiej mierze przydaje się w Niemczech sportowi yachtowemu polityczne znaczenie i jak przez prasę i autorytet skłania się żeglarzy sportowych do zamawiania na stoczniach potrzebnych ze względów polityki klas yachtowych.

Żegluga wewnętrzna.

Pośpieszna linja Toruń — Gdańsk. Firma L. Szymański w Toruniu uruchomiła statek szybkobieżny pasażersko-towarowy „Tryton“ na linji Toruń —Gdańsk.

Dzięki uruchomieniu tego statku jest możność dla pasażerów dogodnej i szybkiej jazdy w jednym dniu (co wtorek i piątek) do Gdańska. Odjazdy następują z Torunia o 6-ej rano, z Fordonu o 8-ej rano, z Chełmna o 10-ej, z Grudziądza o 12-ej, z Nowego o 13-ej, z Gniewu o 14,30 z Tczewa o 16-ej. Przyjazd do Gdańska o godzinie 19-ej

Odjazdy z Gdańska do Grudziądza i Torunia co środę i sobotę. Przyjazd do Grudziądza wieczorem tegoż samego dnia, odjazd dalszy z Grudziądza o 3-ej rano i przybycie do Torunia o godzinie 13-ej. W drodze powrotnej odjazd z Gdańska o 15-ej, z Tczewa o 15 30, z Gniewu o 16-ej. z Nowego o 18,30, przyjazd do Grudziądza o 20-ej. Odjazd z Grudziądza o 3-ciej rano w niedzielę, lecz w czwartki o 9-ej rano. Z Chełmna o 6-ej wzgl. 11-ej, z Fordonu o 10-ej wzgl. 14-ej. Przyjazd do Torunia o 13-ej wzgl. 17-ej.

Przywóz śledzi do Polski przez port gdański.

24 sierpnia:
niem. par. Desia 265 z Wicku 1975/1 i 1100/2 beczek,
belg. par. Vilvorde-Maritime 174 z Stornoway 1018/1 i 642/2 beczek.
25 sierpnia:
niem. par. Phöbus 362 z Rotterdamu 255/1 i 100/2 beczek,
niem. par. Immenhof 182 z Stornoway 1460/1 i 2080/2 beczek,
niem. żagl. z mot. Ingeborg 85 z Lipawy
szw. par. Sirona 230 z Stornoway 3035/1 i 1345/2 beczek.
27 sierpnia:
niem. par. Max Weismann 486 z Fraserburgh,
gd. par. Echo 555 z Wicku,
szw. par. A. K. Fernström 433 z Lerwicku.
29 sierpnia:
niem par. Elisabeth 287 z Peterhead.

W braku miejsca artykuły i wiadomości działu rybackiego przenoszą się do następnego numeru.





Rozporządzenie
Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 17 maja 1927 o pomiarze morskich statków handlowych.

Na podstawie art. 44 ust. 6 Konstytucji i ustawy z dnia 2 sierpnia 1926 r. o upoważnieniu Prezydenta Rzeczypospolitej do wydawania rozporządzeń z mocą ustawy (Dz. U. R. P. nr. 78, poz. 443) postanawiam co następuje:

ROZDZIAŁ I.

Cel zasady i sposoby pomiaru statków.

Art. 1. Pomiar statków morskich ma na celu ustalenie w mierze sześciennej nośności statków i polega na wymierzeniu pojemności pomieszczeń staków według zasad sytemu Moorsoma.

Art. 2. Pojemnośc statku brutto stanowi łączną pojemność pomieszczeń statku z wyłączeniem następujących pomieszczeń w jego nadbudówkach: kuchen, pomieszczeń do destylacji wody, ustępów, schronień od fal, pomieszczeń maszyn pomocniczych i budki sternika.

Art. 3. Pojemność statku netto stanowi pojemność otrzymaną po potrąceniu od pojemności brutto — pojemności pomieszczeń, przeznaczonych i służących dla obsługi staku, a mianowicie: pomieszczeń dla załogi, kapitana, pomocniczej kotłowni, składu żagli, sprzętu statkowego, urządzeń nawigacyjnych, sygnałowych, sterowych i kotwicznych, pomieszczeń balastu wodnego, na statkach zaś poruszanych siłą maszyn, również pomieszczeń dla maszyn.

Art. 4. Pomieszczenia statku, potrącone w myśl art. 3 przy określeniu pojemności statku netto, później jednak przeznaczone lub użyte do innego celu, winny być doliczone do pojemności statku netto.

Art. 5. Pomiar statków przeprowadza się sposobem zwykłym lub sposobem skróconym. Pomiar sposobem skróconym stosuje się wówczas, gdy na statku pomieszczenia częściowe lub w całości zajęte są ładunkiem, utrudniającym pomiar sposobem zwykłym, lub gdy zachodzą inne przeszkody do przeprowadzenia pomiaru sposobem zwykłym.

Art. 6. Pomiaru dokonywa się systemem miar metrycznych.

Art. 7. Właściciel lub kapitan statku otrzymuje świadeectwo pomiarowe od urzędu, który dokonał pomiaru.

Świadectwo pomiarowe sporządza się w języku polskim i angielskim i zawiera rodzaj statku, jego nazwę, numer rejestrowy, sygnał poznawczy, narodowość oraz port ojczysty, opis statku, główne wymiary korpusu statku, dane ustalone przez pomiar, sposób, jakim przeprowadzono pomiar, powołanie się na niniejsze prawo, datę dokonania pomiaru, datę wystawienia świadectwa pomiarowego, podpisy kierownika oraz referenta technicznego właściwego urzędu marynarki handlowej i pieczęć.

W świetle pomiarowem podaje się pojemność brutto i netto w metrach sześciennych oraz w angielskich tonach rejestrowych.

ROZDZIAŁ II.

Przedstawienie statku do pomiaru.

Art. 8. Pomiarowi podlega:

a) statek przeznaczony do żeglugi morskiej, podlegający rejestracji w myśl ustawy z dnia 28 maja 1920 roku o polskich statkach handlowych morskich (Dz. U. R. P. nr. 47, poz. 285);

b) obcy statek handlowy, który zawinął do portu polskiego pod banderą państwa, nie pozostającego z Polską w stosunku wzajemności co do uznania świadectw pomiarowych.

Art. 9. Mogą być również pomierzone na wniosek właściciela lub kapitana statki, nie podlegające rejestracji, oraz te statki obce, które dla stwierdzenia pojemności netto poddają się dodatkowemu pomiarowi w urzędzie polskim.

Statki polskie, które dobrowolnie poddały się pomiarowi, podlegają w następstwie rygorom, wynikającym z obowiązkowego pomiaru, wyjąwszy obowiązek poddania pomiarowi sposobem zwykłym, jeżeli statek był pomierzony tylko sposobem skróconym.

Art. 10. Pomiar statku nowowybudowanego w kraju, uskutecznia się w dwóch okresach.

Pomiar dolnych pomieszczeń — zaraz po ukończeniu ich budowy; pomiar górnych pomieszczeń, po ukończeniu robót kadłubowych i wszystkich wewnętrznych urządzeń statku.

O dokonaniu tych robót stocznia obowiązana jest zawiadomić bezzwłocznie na piśmie właściwy urząd marynarki handlowej.

Art. 11. Pomiaru innych statków dokonywa się przy pierwszym ich zawinięciu do portu polskiego.

Art. 12. Obywatel polski lub osoba prawna mająca siedzibę na obszarze Rzeczypospolitej, dla których buduje się statek w kraju lub zagranicą składają właściwemu urzędowi marynarki handlowej dwie kopje poniżej wymienionych rysunków, odpowiadających rzeczywistemu stanowi rzeczy, przynajmniej na dwa tygodnie przed terminem przedstawienia statku do pomiaru:

1. rysunek przekroju poprzecznego statku z uwidocznieniem konstrukcji przekroju, rodzaju i wymiarów materjałów budowlanych;

2. rysunek przekroju podłużnego statku z uwidocznieniem: długości dna podwójnego, pokładów, położenia przegród szczelnych, sięgających od burty do burty, cystern, balastu wodnego, nadbudówek, luków i innych urządzeń;

3. rysunki z planami dolnych magazynów ładunkowych i pokładów, uwidoczniające urządzenie i przeznaczenie poszczególnych pomieszczeń;

4. rysunki urządzenia przedziałów maszynowych, kotłowych i węglowych.

Rysunki winny być wykonane w skali, przyjętej dla ogólnych rysunków przy budowie statków, i zawierać dane, potrzebne do sprawdzenia pomiaru.

Zmiany w budowie należy uwidocznić w rysunkach dodatkowych.

Art. 13. O przebudowie statku handlowego, dokonanej w kraju, stocznia, która przebudowę prowadzi, bezzwłocznie zawiadomi na piśmie właściwy urząd marynarki handlowej.

O przebudowie, dokonanej zagranicą, kapitan statku przebudowanego składa na piśmie zawiadomienie właściwemu urzędowi marynarki handlowej bezzwłocznie po przybyciu statku do portu polskiego.

O konieczności przeprowadzenia ponownego pomiaru przebudowanego statku rozstrzyga właściwy urząd marynarki handlowej.

Art. 14. Właściciel lub kapitan statku, uprzednio pomierzonego sposobem skróconym, jest obowiązany, po ustaleniu przeszkody, wymienionej w art. 5, zawiadomić na piśmie właściwy urząd marynarki handlowej o potrzebie dokonania pomiaru statku sposobem zwykłym. Również właściciel lub kapitan jest zobowiązany zawiadomić w sposób powyższy o zmianie użycia lub przeznaczenie pomieszczeń statku, wymienionych w art. 4.

Art. 15. W celach kontroli może być zarządzony z urzędu pomiar statku.

Art. 16. W przypadkach, o których mowa w art. 13 i 14, właściciel lub kapitan statku jednocześnie z zawiadomieniem o potrzebie dokonania ponownego pomiaru zwraca dotychczasowe świadectwo pomiarowe.

W razie zaniedbania zwrotu urząd marynarki handlowej może zarządzić przymusowe odebranie świadectwa.

Art. 17. Właściciel i kapitan statku obowiązani są przy pomiarze udzielić urzędnikowi pomiarowemu wyjaśnień oraz wykonać zarządzenia, mające na celu ułatwienie pomiaru.

Przed ukończeniem pomiaru statku nie wolno bez zgody urzędnika pomiarowego brać na statek ładunku ani balastu.

ROZDZIAŁ III.

Postępowanie i władze pomiarowe.

Art. 18. Dla pomiaru statku jest właściwy urząd marynarki handlowej, w którego okręgu statek ma swój port ojczysty.

Dla statków obcych właściwy jest urząd marynarki handlowej, w którego okręgu statek do portu zawija.

Przepis ten nie ma zastosowania do statków gdańskich oraz statków obcych, zachodzących do Gdańska.

Art. 19. Jeżeli statek w obecnym jego stanie był już pomierzony przez władze polskie, urząd marynarki handlowej odmówi ponownego pomiaru.

Art. 20. Z postępowania pomiarowego sporządza się protokół. Obok pojemności brutto i netto w metrach sześciennych należy podać pojemność w angielskich tonach rejestrowych.

Art. 21. Jeżeli pomiar, sposobem zwykłym dokonany dotyczy:

a) statków polskich, wpisanych do rejestru statkowego,

b) statków obcych,

urząd marynarki handlowej prześle protokół pomiarowy Ministerstwu Przemysłu i Handlu, które po technicznem sprawdzeniu obliczeń oraz innych danych zatwierdza pomiar. Po zatwierdzeniu pomiaru właściwy urząd marynarki handlowej wystawia świadectwo pomiarowe.

Art. 22. Jeżeli pomiar dotyczy:

a) statków polskich, które nie są wpisane do rejestru statkowego,

b) statków handlowych obcych, które dla stwierdzenia pojemności netto poddały się dodatkowemu pomiarowi w polskim urzędzie marynarki handlowej,

c) statków, pomierzonych sposobem skróconym.

urząd marynarki handlowej sam zatwierdza pomiar i wystawia świadectwo pomiarowe.

Art. 23. Minister Przemysłu i Handlu określi, na jakich zasadach ma być dokonany pomiar statku, którego budowa nie pozwala na zastosowanie normalnych sposobów pomiaru.

Art. 24. Jeżeli świadectwo pomiarowe statku, nie podlegającego rejestracji, wykazuje braki, urząd marynarki handlowej może zarządzić pomiar ponowny. Pomiar ten podlega zatwierdzeniu przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu w trybie, przewidzianym w art. 21.

Art. 25. W razie zmiany w rozkładzie pomieszczeń statku lub ich przeznaczenia, dane, dotyczące pomieszczeń, które zmianie nie uległy, przenosi się z dawnego świadectwa pomiarowego do nowego bez ponownego ich ustalenia.

Art. 26. Urząd marynarki handlowej przechowuje dokumenty, protokóły, szkice techniczne i inne dowody, dotyczące pomiarów, świadectwa pomiarowe, zwrócone urzędowi, oraz prowadzi odpowiednie rejestry i skorowidze.

ROZDZIAŁ IV.

Opłata za pomiar.

Art. 27. Opłata za pomiar oraz wystawienie świadectwa pomiarowego wynosi:

1) przy pomiarze systemem zwykym — 0,07 złotego od każdego metra sześciennego pojemności statku brutto, liczą ułamki za cały metr, jednak ogółem nie mniej jak 5 złotych i nie wyżej jak 300,— złotych.;

2) przy pomiarze sposobem skróconym oraz przy pomiarze staków bezpokładowych — połowę powyższej opłaty;

3) przy dodatkowym pomiarze oddzielnych pomieszczeń lub części pomieszczeń 0,07 złotego za każdy metr sześcienny przestrzeni pomierzonej, jednak ogółem nie mniej jak 5,— złotych.

Za wystawienie następnego świadectwa pomiarowego w razie zaginięcia poprzedniego:

a) dla statków bezpatnych lub pomierzonych sposobem skróconym 10 złotych;

b) we wszystkich innych przypadkach — 20 złotych.

Od opłat powyższych zwolnione są satki, których pomiar w celach kontroli w myśl art. 15 i 25 zarządzi urząd marynarki handlowej, o ile wynik pomiaru okaże się zgodnym ze świadectwem pomiarowem.

Art. 28. W razie przekroczenia przepisów art. 8—17, opłaty za pomiar wymierza się w wysokości podwójnej.

W razie zarządzenia przez urząd marynarki handlowej, stosownie do art. 16, przymusowego odebrania świadectwa pomiarowego, opłaty za pomiar i wystawienie świadectwa wymierza się w wysokości dziesięciokrotnej.

ROZDZIAŁ V.

Przepisy końcowe.

Art. 29. Z chwilą wejścia w życie rozporządzenia niniejszego traci moc obowiązującą rozporządzenie o pomiarze statków morskich z dnia 1 marca 1895 r. Dziennik Ustaw Rzeszy Niemieckiej z r. 1895 (str. 161), wraz z późniejszemi jego uzupełnieniami.

Art. 30. Rozporządzenie wykonawcze określi termin, w którym należy dokonać wymiany dotychczasowych dokumentów wymiarowych na nowe świadectwa pomiarowe, oraz ustali czas, w którym dawne dokumenty wymiarowe utracą moc obowiązującą.

Art. 31. Wykonywanie rozporządzenia niniejszego należy do Ministerstwa Przemysłu i Handlu.

Przepisy wykonawcze obejmą również szczegółowe postanowienia co do zasad obliczania pojemności statku, wyłączania i potrącania pomieszczeń z ogólnej pojemności statku brutto i netto, sposobów pomiaru, środków sprawdzenia tożsamości statku, przyrządów pomiarowych, ich przechowania i kontrolowania.

Art. 32. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Rozkład jazdy pociągów Gdańsk - Nowyport.

Odjazdy z Gdańska: 0,15 1,10 5,55 6,55 8,40 9,45 10,45 11,45 12,15 13,13 13,45 14,45 15,15 15,45 16,20 16,45 17,45 18,15 18,45 19,15 20,15 21,15 22,15 23,15.

Prócz tego tylko w dni świąteczne: 5,25 6,25 7,35 8,10.

Tylko w dni powszednie: 12,45 19,45 i 20,45.

Odjazdy z Nowegoportu: 2,45 4,50 6,25 7,26 9,15 10,15 11,15 12,15 12,44 13,43 14,15 14,45 15,15 15,45 16,15 16,50 17,15 18,15 18,45 19,15 19,45 20,44 21,45 22,45 23,45.

Prócz tego tylko w dni świąteczne: 5,55 6,55 8,10.

Tylko w dni powszednie: 13,15 20,15 i 21,15.

Podróż Gdańsk - Nowyport trwa 20 minut.

Międzyportowy rozkład jazdy pociągów.

Z Tczewa do Gdańska.	Z Gdańska do Gdyni
0.13 — 0.58	1.27 — 2.04
4.45 — 5.45	6.15 — 6.47
6.07 — 6.40	6.50 — 7.24
7.10 — 7.45	8.00 — 8.31
8.00 — 8.26	8.41 — 9.12
8.26 — 9.19	— — — — —
9.40 — 10.08	10.35 — 11.07
10.01 — 11.00	— — — — —
11.20 — 11.48	11.56 — 12.22
12.00 — 12.47	13.05 — 13.37
14.19 — 15.17	15.33 — 16.06
16.31 — 17.00	17.16 — 17.50
— — — — —	17.55 — 18.28
17.27 — 18.03	19.15 — 19.53
19.37 — 20.30	— — — — —
20.10 — 20.42	21.05 — 21.44
— — — — —	23.20 — 23.56
23.11 — 0.05	— — — — —

Z Gdyni do Gdańska.	Z Gdańska do Tczewa.
2.25 — 3.00	3.20 — 4.16
6.48 — 7.18	7.30 — 8.19
— — — — —	8.35 — 9.17
8.40 — 9.10	10.47 — 11.40
11.30 — 12.03	12.15 — 12.48
12.51 — 13.23	13.37 — 14.18
14.08 — 14.44	15.10 — 15.48
15.31 — 16.01	16.40 — 17.37
17.19 — 17.45	17.54 — 18.22
17.58 — 18.30	18.55 — 19.26
— — — — —	20.39 — 21.32
22.23 — 21.05	21.25 — 22.02
21.10 — 21.45	22.05 — 22.36
21.51 — 22.21	22.30 — 23.19
22.53 — 23.27	23.42 — 0.40
— — — — —	23.37 — 0.14
23.13 — 23.50	— — — — —

RUCH PORTOWY.

Gdynia.

Na wejściu:

17 sierpnia: niem. par. August Blume 408 t. z Rendsburga próżny (Sped.).

18 sierpnia: niem. par. Käthe Grammersdorf 297 t. do Orthu próżny (Pol. Og. Morska), an. par. Hamsterley 1261 t. z Aalborga próżny (Pol. Ag. Morska).

19 sierpnia: szw. par. Robur 578 t. z Sztokholmu próżny (Robur), niem. par. Gretchen Müller 721 t. z Hamburga próżny (Pol. Ag. Morska).

20 sierpnia: duń. par. Hafnia 1159 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold).

21 sierpnia: szw. par. Ellen 948 t. z Göteborga próżny (Pol. Ag. Morska).

22 sierpnia: norw. par. Dea 1460 t. z Szczecina próżny (Hartwig), duń. par. Vendia 628 t. z Stege próżny (Robur).

23 sierpnia: szw. par. Nordöst 629 t. z Varbergu próżny (Sped), niem. par. Dione 658 t. próżny (Sped).

Na wyjściu:

18 sierpnia: szw. par. Anvall 501 t. do Ahus z węglem (Pol. Ag. Morska), szw. par. Nordöst 629 t. do Vabergu z węglem (Pol. Ag.

Morska), niem. par Industria 1277 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold), duń. żagl. Johanna 57 t. do Nexö z węglem (Reinhold).

19 sierpnia: szw. par. Trio 832 t. do Helsingborga z węglem (Pol. Ag. Morska), duń. par. Dania 1390 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold), niem. par. August Blume 408 t. do Trangsundu z węglem (Sped), niem. par. Käthe Grammerstorf 297 t. do Umea z węglem (Pol. Ag. Morska).

21 sierpnia: ang. par. Hamsterley 1261 t. do Gefle z węglem (Pol. Ag. Morska).

23 sierpnia: szw. par. Robur 578 t. do Sztokholmu z węglem (Robur), niem. par. Gretchen Müller 721 t. do Odense z węgelm (Pol. Ag. Morska), duń. par. Hafnia 1160 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold).

TCZEW.

Na wejściu:

28 lipca: pol. licht. **Stefek** 392 t. i niem. licht. D. W. 701 382 t. z Kopenhagi próżne (Wisła-Bałtyk).

31 lipca: pol. licht. **Bartek** 373 t. i pol. licht. **Bronek** 373 t. z Faaborga próżne (Wisła-Bałtyk) pol. licht. **Alek** 361 t. i pol. licht. **Bolek** 369 t. z Sztokholmu próżne, pol. licht. **Wojtek** 377 t. z Gdańska próżna (Wisła-Bałtyk).

2 sierpnia: pol. licht. **Benek** 369 t. z Kjöge próżny (Wisła-Bałtyk).

4 sierpnia: pol. licht. **Franek** 382 t. i pol. licht. **Felek** 382 t. ze Sztokholmu próżne (Wisła-Bałtyk).

10 sierpnia: pol. licht. **Wacek** 382 t. z Gdańska próżna (Wisła-Bałtyk).

11 sierpnia: pol. licht. **Antek** 370 t. i pol. licht. **Edek** 352 t. z Gefle i Lund próżne (Wisła-Bałtyk).

12 sierpnia: pol. licht. **Bronek** 373 t. z Göteborga próżna (Wisła-Bałtyk).

13 sierpnia: pol. licht. **Benek** 369 t. i pol. licht. **Wojtek** 377 t. z Aarhus próżne (Wisła-Bałtyk).

14 sierpnia: niem. licht. D. W. 701 382 t. i pol. licht. **Stefek** 392 t. z Landskrony próżne pol licht. **Alek** 361 t. i pol. licht. **Bolek** 369 t. z Aarhus próżne (Wisła-Bałtyk).

20 sierpnia: pol. licht. **Franek** 382 t. i pol. licht. **Felek** 382 t. z Kopenhagi próżne, pol. licht. **Bartek** 373 t. z Gdańska próżna (Wisła-Bałtyk).

21 sierpnia: pol. licht. **Wacek** 382 t. i pol. licht **Edek** 352 t. z Kopenhagi próżne (Wisła-Bałtyk).

Na wyjściu.

1 sierpnia: pol. licht. **Bartek** 373 t. i pol. licht. **Bronek** 373 t. do Göteborga z węglem (Wisła-Bałtyk).

3 sierpnia: pol. licht. **Alek** 361 t. i pol. licht. **Bolek** 369 t. do Aarhus z węglem (Wisła-Bałtyk).

4 sierpnia: polska licht. **Benek** 369 t. i pol. licht. **Wojtek** 377 t. do Aarhus z węglem (Wisła-Bałtyk).

8 sierpnia: pol. licht. **Franek** 382 t. i pol. licht. **Felek** 382 t. do Kopenhagi z węglem (Wisła-Bałtyk).

12 sierpnia: pol. licht. **Wacek** 382 t. i pol. licht. **Edek** 352 t. do Kopenhagi z węglem (Wisła-Bałtyk).

19 sierpnia: pol. licht. **Stefek** 392 t. i niem. licht. D. W. 701 382 t. do Aabenraa z węglem pol. licht. **Benek** 369 t. i pol. licht. **Wojtek** 377 t. do Trangsundu z węglem, pol. licht. **Antek** 370 t. i pol. licht. **Bronek** 373 t. do Karlstad-Skoghallu z węglem (Wisła-Bałtyk).

20 sierpnia: pol. licht. **Alek** 361 t. i **Bolek** 369 t. do Sztokholmu z węglem (Wisła-Bałtyk).

23 sierpnia: pol. licht. **Felek** 382 t. i pol. licht. **Franek** 382 t. do Karlstad-Skoghallu z węglem (Wisła-Bałtyk).

24 sierpnia: pol. licht. **Wacek** 382 t. i pol. licht. **Edek** 352 t. do Lemvigu z węglem (Wisła-Bałtyk).

Ruch statków w porcie gdańskim.

Na wejściu:

22 sierpnia: szw. par. Pan 526 t. z Malmö próżny (Behnke i Sieg), duń. par. Aalborg 723 t. z Kopenhagi próżny (Bergenske), łot. par. Falconer 270 t. z Londynu z żelastwem (Behnke i Sieg, basen Holm), niem. żagl. Walküre 71 t. z Simrishamnu z żelastwem (Bergenske), duń. żagl. z mot. Drogden 279 t. z Leningradu z żelastwem (Bergenske), szw. mot. Oxelösund 3129 t. z Tampy z fosfatem (Behnke i Sieg, Pomerensdorf), łot. par. Transteve 1385 t. z Gandawy próżny (Voigt), szw. par. Verdandi 274 t. z Halmstadu próżny (Prowe,Westerpl.), szw. par. Ragnar 430 t. z Malmö próżny (Bergenske, Westerpl.), franc. par. Colmar 1244 t. z Kopenhagi próżny (Morry, Westerpl.), niem. hol. Jägersberg z Göteborga próżny (Behke i Sieg, Ballastkrug), franc par. Malakoff z Montrealu z żelastwem (Bergenske), duń. par. Frieda 1270 t. z Göteborga próżny (Artus, Westerpl.), norw. par. Ottawa 1543 t. z Poti z rudą (Behnke i Sieg, Wisłoujście), szw. par. Juno 620 t. z Kolonji próżny (Reinhold, Westerplatte), szw. par. Merkurins 272 t. z Karlstadu próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), niem. par. Imatra 544 t. z Lubeki z towarem (Lenczat), niem. par. Herbert 183 t. z Hamburga z towarem (Prowe), szw. par. Tanja 341 t. Lubeki próżny (Behnke i Sieg).

Na wyjściu:

22 sierpnia: duń. par. Wwe Th. Malling 1125 t. do Korsöru z węglem (Reinhold), niem. hol. Gladiator 22 t. do Schiewenhorstu próżny (Wisła-Bałtyk), niem. par. Rival 353 t. do Rotterdamu z towarem (Reinhold), niem. par. Marie Ferdinand do Manchestru z drzewem (Behnke i Sieg), norw. par. Borgvolt 339 t. do Nörbyleanga z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Finnland 246 t. do Rudköpingu z węglem (Voigt), ang. par. Crofter do Hull z drzewem (Reinhold), szw. par. Hild 725 t. do Abo z węglem (Reinhold), gdański par. Pregel 196 t. do Plymouth z drzewem (Behnke i Sieg), łot. par. Venta 1156 t. do Abo z węglem (Bergenske), szw. par. Egon 291 t. do Göteborga z towarem (Reinhold).

Na wejściu:

23 sierpnia: niem. par. Möve 148 t. z Królewca próżny (Prowe, kan. port), ang. par. Baltonia 1449 t. z Londynu z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp.), niem. par. Viktor 469 t. z Hamburga z cukrem (Behnke i Sieg, kan. port.), franc. par. Tours z Melilli z rudą (Behnke i Sieg wolna strefa), niem. par. Lothar 257 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg, kan. port.), niem. par. Oder 665 t. z Odense próżny (Bergenske), szw. par. Oddevold 664 t. z Västeras z żelastwem (Behnke i Sieg, Westerpl.), duń. par. Viktoria 1160 t. z Kopenhagi próżny (Polsko-Skand.), duń. żagl. z mot. Leda ze Svaneke próżny (Ganswindt), duń. par. Niels Ebbesen 382 t. z Kopenhagi z pasażerami i towarem (Reinhold), ang. par. Kolpino 1463 t. z Hull z pasażerami i towarem (Ellerman i Wilson).

Na wyjściu:

23 sierpnia: niem. par. Harald 367 t. do Björke z węglem (Bergenske), franc. par. Nicolas Jean 1182 t. do Dieppe z węglem (Morry), szw. par. Fingal 282 t. do Slite z węglem (Polsko-Skand.), ang. par. Saxelby 2230 t. do Jacobstadu próżny (Schenker), niem. żagl. z mot. Fulda 48 t. do Kłajpedy z cementem (Ganswindt), gdański par. Balticum 364 t. do Aarhus z węglem (Behnke i Sieg), szw. hol. Holger z licht. Hollsta III 473 t. do Karlshamnu z węglem (Polsko - Skand.), niem. par. Pomerania 168 t. do Halmstadu z węglem (Reinhold), norw. par. Bob 269 t. do Oslo z węglem (Bergenske), austr. żagl. z mot. Apollo 261 t. do Kronsztadu ze spirytusem (Ganswindt), ang. par. Weltondale 442 t. do Wyborga z węglem (Behnke i Sieg), franc. par. Berville do Rouen z węglem (Danz. Schiff. K.), szw. par. Verdandi 225 t. do Halmstadu z węglem (Prowe).

Na wejściu:

24 sierpnia: niem. par. H. A. Nolze 410 t. z Rotterdamu z towarem Wolff), polski par. Poznań 1122 t. z Dunkerki z żelastwem (Bergenske), łot. par. Percy 437 t. z Guernsey próżny (Reinhold), franc. par. Oise 1264 t. z Rouen próżny (Morry) ang. par. Majorca 589 t. z Królewca z drzewem (Reinhold), niem. par. Desia 265 t. z Wicku ze śledźmi (Reinhold), łot. par. Balva 1348 t. z Calais próżny (Reinhold), niem. par. Bonus 519 t. z Kłajpedy próżny (Behnke i Sieg).

24 sierpnia: franc. par. Orne 1232 t. z Rouen próżny (Morry, wolna strefa), niem. par. Donar 435 t. z Kłajpedy próżny (Behnke i Sieg, b. port ces.), szw. par. Clara 173 t. z Słupska próżny (Bergenske, Westerpl.), belg. par. Vilforde Maritime 144 t. z Stornoway ze śledźmi (Reinhold, kan. port.), niem. hol. Enak 9 t. z Schiewenhorst próżny (Wisła-Bałtyk, Ballastkrug), duń. par. Knut z Aalborga próżny (Reinhold), szw. par. Ingeborg 191 t. z Królewca próżny (Behnke i Sieg), łot. par. Abava 364 t. z Hull próżny (Bergenske), duń. par. J. C. Jacobsen 740 t. z Kopenhagi z towarem (Reinhold).

Na wyjściu:

24 sierpnia: szw. par. Norman do Kalmaru z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. Aegir 754 t. do Kalmaru z węglem (Bergenske), szw. par. Ymer 602 t. do Malmö z węglem (Behnke i Sieg) niem. żagl. z mot. Jupiter do Sztokholmu z drzewem (Ganswindt).

24 sierpnia: est par. Valve 207 t. do Tynedocku z drzewem (Reinhold), duń. par. Niord 283 t. do Aarhus z towarem (Bergenske), norw par. Freidig 787 t. do Garstonu z drzewem (Beehnke i Sieg), duń. par. Skinfaxe 1014 t. do Odense z węglem (Artus), duń. par. Aalborg 723 t. do Westhartlepoolu z drzewcm (Bergenske), fiński par. Garryvale 2903 t. do Santos z cementem (Bergenske), norw. par. Korsvik 1067 t. do Hull z drzewem (Bornhold), gdański par. D. Siedler 256 t. do Rotterdamu z towarem (Reinhold), niem. par. Elin 595 t. do Roterdamu z towarem (Wolff), niem. par. Gertrud Schünemann 461 t. do Dordrechtu z drzewem (Voigt).

Na wejściu:

25 sierpnia: niem. mot. Dietrich Boonekamp 582 t. z Królewca próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Alt-Heidelberg 671 t. ze Szczecina próżny

(Reinhold), holend. par. Euterpe z Amsterdamu z towarem (Prowe), niem. par. Fritz Schoop 903 t. z Królewca próżny (Artus), niem. par. Reval 575 t. z Lubeki próżny (Bergenske), niem. par Ese z Svendborga próżny (Behnke i Sieg), niem. par. St. Gertrud 211 t. z Lubeki z towarem (Lenczat), niem. par. Consul Suckau 212 t. ze Szczecina próżny (Reinhold).

Na wyjściu.

25 sierpnia: niem. hol. Enak 9 t. z polskiemi licht. Jurek 634 t. i Janek 633 t. do Karlstadu i Skoghallu (Wisła-Bałtyk), szw. par.Oxelösund 3129 t. do Lulea próżny (Behnke i Sieg), szw. par. Kjell 687 t. do Västeras z węglem (Behnke i Sieg).

Na wejściu:

26 sierpnia: duń. mot. Maagen 97 t. z Kłajpedy próżny (Bergenske, Westerpl.), szw. par. Ougust 342 t. z Malmö próżny (Behnke i Sieg, b. port ces.), szw. par. Fernebo 1068 t. z Kalmaru z towarem (Scand. Lev. L., kan. port.), niem. hol. Karl Kiehn z Lubeki próżny (Artus, b. port ces.), belg. par. Scheldedam 265 t. z Malmö próżny (Prowe, Westerpl.), szw. par. Iris 169 t. z Rygi z towarem (Reinhold, kan. port.).

Na wyjściu:

26 sierpnia: niem. par. Imatra 544 t. do Kotki z towarem (Lenczat), niem. par. Victor 469 t. do Lulea próżny (Behnke i Sieg), ang. par. Kolpino 14 65 t. do Hull z pasażerami i towarem (Ellermann i Wilson), franc. par. Lussac 864 t. do Bordeaux z towarem (Worms), ang. par. Majorca 589 t. do Dundee z drzewem i towarem (Reinhold), ang. par. Baltonia 1449 t. do Londynu z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp.), niem. par. Stör 348 t. do Delfzylu z drzewem (Voigt), norw. par. Sarpen 110 t. do Sarpsborga z węglem (Polsko-Skand.), niem. par. par. Consul Cords 555 t. do Pargasu z węglem (Reinhold).

Na wejściu:

27 sierpnia: niem par. Phyla 726 t. ze Szczecina próżny (Reinhold), niem. par. Renate 508 t. z Kołobrzegu próżny (Prowe, Gdańsk), duń. par. Magnus 781 t. z Kopenhagi z towarem (Reinhold), niem. par. Max Weidtmann 486 t. z Fraserburgha ze śledźmi (Reinhold), szw. par. Hermes 855 t. z Werstervicku próżny (Behnke i Sieg), duń. par. Inger 733 t. z Kopenhagi próżny (Behnke i Sieg, kolej nadw.), gdański par. Gette 73 t. z Tallinu z beczkami (Ganswindt, kan. port.), gdański par. Hammonia 658 t. z Randersu próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), szw. żagl. z mot. Kajsa 60 t. z Kłajpedy próżny (Befr. Ges., Mövensch.), duń. par. Borghild 432 t. z Kopenhagi próżny (Danz. Schiff. K.), gdański par. Peter von Danzig 429 t. z Rotterdamu z węglem (Reinhold), gdański par. F. G. Reinhold 706 t. próżny (Reinhold, Strohdeich), szw. żagl. z mot. Hedwig 113 t. z Kopenhagi próżny (ergenske, Westerpl.), gdański par. Echo 555 t. z Wicku ze śledźmi (Behnke i Sieg, kan. port.), niem. par. A. K. Fernström z Lerwicku ze śledźmi (Reinhold), ang. par. Harlem 565 t. z Odense z towarem (Reinhold, wolna strefa), niem. par. Rhenania 480 t. z Lubeki z kamieniami młyńskiemi (Lenczat, kan. port.).

Na wyjściu:

27 sierpnia: niem. par. Reval 575 t. do Skellefteahamnu z węglem (Bergenske), niem. par. Ymir 2419 t. do Lulea próżny (Behnke i Sieg), niem. hol. Jägersborg do Lipawy próżny (Behnke i Sieg), polska licht. Bartek 373 t. do Tczewa próżna (Wisła-Bałtyk), niem. par. St. Gertrud 211 t. do Lubeki z drzewem (Lenczat), szw. par. Clara 1173 t. do Stege z węglem (Bergenske), gdański par. Etzel 596 t. do Gdyni próżny (Behnke i Sieg), duń. par. J. C. Jacobsen 740 t. do Kopenhagi z towarem i końmi (Reinhold), niem. par. Drossel 552 t. do Antwerpji z drzewem i towarem (Nordd. Lleyd), holend. żagl. z mot. Fifel 220 t. do Lögstör z węglem (Danz. Schiff. K.), ang. par. Arete 509 t. do Hull z drzewem (Danz. Schiff. K.), niem. par. Lothar 257 t. do Hamburga z towarem (Behnke i Sieg), szw. par. Hermes 855 t. do Pitea próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Herbert 183 t. do Hamburga z towarem (Prowe), niem. par. Max Weidlmann 486 t. do Królewca ze śledźmi (Reinhold), norw. par. Ragnwald Jarl 1091 t. do Prestonu z drzewem (Behnke i Sieg), franc. par. Colmar 1244 t. do Bordeux z węglem (Morry), niem. mot. Dietrich Boonekamp 582 t. do Hull z drzewem Behnke i Sieg), holend. par. Euterpe 543 t. do Amsterdamu z towarem (Prowe), niem. par. Oase 500 t. do Wyborga z cementem (Behnke i Sieg), holend. żagl. z mot. Eland 146 t. do Goslö z cementem (Thor Hals), szw. par. Sirona 230 t. do Westerwicku próżny (Reinhold), niem. par. Alt-Heidelberg 671 t. do Pargasu z węglem (Reinhold).

Na wejściu.

28 sierpnia: szw. par. Trelleborg 378 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold).

Na wyjściu:

28 sierpnia: niem. żagl. z mot. Hermann do Kronsztadu ze spirytusem (Ganswindt), łot. par. Abava 364 t. do Abo z węglem (Bergenske), polski par. Toruń 1122 t. do Rygi z węglem (Warta), belg. par. Scheldedam do Hamburga ze zbożem (Prowe), duń. par. Knur do Aarhus z węglem (Reinhold), szw. par. Wira 252 t. do Trelleborga z węglem (Danz. Schiff. K.), szw. par. Ragnar 430 t. do Nakskov z węglem (Bergenske), norw. par. Ottawa 1542 t. do Gdyni próżny (Behnke i Sieg), duń. par. Frieda 1270 t. do Sztokholmu z węglem (Artus), duń. żagl. z mot. Leda do Svaneke z węglem (Ganswindt), niem. hol. Karl Kiehn z licht. Theo Kiehn i Irene Kiehn i Wilma Kiehn do Bantholmu i Saxköbingu z węglem (Artus), łot. par. Uercy 437 t. do Rygi z węglem (Reinhold), norw. par. Start 682 t. do Tromsö z węglem (Behnke i Sieg).

Na wejściu.

29 sierpnia: niem. par. Bürgermeister Eschenburg 346 t. z Lubeki z towarem (Lenczat, Mövenschanze), niem. par. St. Lorenz 343 t. z Lubeki z towarem (Lenczat, spichrz Vistula), niem. par. Oskar 485 t. z Wismaru próżny (Artus, Westerpl.), włoski par. Mirvo 2679 t. z Huelvy z rudą (Schenker, wolna strefa), niem. par. Diana 628 t. z Flensburga próżny (Shaw, ovell, kan. port.), łot. par. Viesturs 338 t. z Saxkjöbingu próżny (Artus, Westerpl.), franc. par. Genebwiller 1424 t. z Le Havre próżny (Morry, Westerpl.), szw. mot. Sirius 90 t. ze Simrishamnu z żelastwem (Westerpl.), szw. par. Karin 196 t. ze Sztokholmu z towarem (Thor Hals, kolej nadw.), duń. par. Broholm 781 t. z Aalborga próżny (Reinhold), szw. par. Fortunatus 799 t. z Halmstadu próżny (Bergenske), niem. par. Imperial 562 t. z Liverpoolu z żelastwem (Behnke i Sieg, Westerpl.), szw. par. Evy z Oslo z żelastwem (Bergenske), gdański par. Edith Bossdmann 291 t. ze Schleswigu próżny (Reinhold, Stocznia Gdańska), jugosłowiański par. Sava 2096 t. z Velje próżny (Scand. Levant L.), ang. par. Cyrille Daneels 839 t. z Odense próżny (Danz. Schiff. K,. Westerpl.), niem. par. Elisabet 287 t. z Peterhead ze śledźmi (Lenczat, spichrz Steffensa), fiński par. Aegir 457 t. z Helsingforsu z towarem (Bornhold, kan. port.), norw. par. Varedefjell z Christinehamnu próżny (Danz. Schiff. K., kan. port.), duń. par. Niord 283 t. z Aarhus z towarem (Bergenske), szw. żagl. z mot. Tyra 40 t. z Karlskrony z kamieniami (Westerpl.), duń. żagl. Gutmund 73 t. z Malmö z żelastwem (Ganswindt, Westerpl.), duń. par. Victoria 1160 t. z Kopenhagi próżny (Polsko-Skand., b. port. ces.), polski hol. Krakus z licht. Bolek 369 t. ze Sztokholmu próżne (Wisła-Bałtyk, stocznia Wojana), austr. żagl. z mot. Steiermark z Fellebean próżny (Ganswindt), duń. hol. Superfos z licht. Superfos II. i Superfos III. z Kopenhagi próżne (Lenczat), norw. par. Fdisk II. 772 t. z Porsgrundu próżny (Polsko-Skand.).

Na wyjściu.

29 sierpnia: niem. par. Phyla 727 t. do Ekenäs z węglem (Reinhold), gdański hol. Ernst 58 t do Gdyni próżny (Behnke i Sieg), duń. par. Niels Ebbesen 382 t. do Kopenhagi z pasażerami i towarem (Reinhold), łot. par. Falconer do Newcastle z drzewem (Danz. Schiff. K.), polski par. Warta 1698 t. do Garstonu z drzewem (Behnke i Sieg), niem. żagl. z mot. Ingeborg 84 t. do Hernösandu z węglem (Bergenske), łot. par. Balva 1348 t. do Rygi z węglem (Reinhold), duń żagl. z mot. Charlotte do Randersu ze solą (Bergenske), niem. par. St. Lorenz 343 t. do Rygi z towarem (Lenczat), szw. par. Ingeborg 191 t. do Kalmaru z węglem (Behnke i Sieg), duń. mot. Maagen 97 t. do Gdyni próżny (Bergenske), niem. par. Bürgermeister Eschenburg 346 t. do Kotki z towarem (Lenczat), szw. par. August 427 t. do Aalborga ze solą potasową (Behnke i Sieg), niem. par. T. A. Nolze 410 t. do Bremy z towarem (Wolff), duń. par. Magnus 789 .t do Bordeaux z towarem (Reinhold), niem. par. Consul Suckau 212 t. do Londynu z drzewem (Reinhold), niem. hol. Theseus do Holtenau próżny (Voigt), niem. hol. Titon do Saśnic próżny (Voigt), duń. par. Holland 720 t. do Londynu z drzewem (Bergenske), niem. par. Desia 265 t. do Tynedocku z drzewem (Reinhold), duń. par. Danefeld 724 t. do Londynu z drzewem (Shaw. Lovell), belg. par. Vilforde Maritime do Walken próżny (Reinhold).

Na wejściu:

30 sierpnia: niem. par. Saturn 154 t. z Królewca próżny (Prowe), niem. par. Eberhard 338 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg), niem. par. Naval 310 t. z Wicku ze śledźmi (Reinhold), ang. par. Baltara 1387 t. z Londynu z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp.), duń. żagl. z mot. Laura z Hobro ze smalcem (Ganswindt), niem. par. Carl Cords z Londynu z żelastwem (Behnke i Sieg), niem. par. Hilde 851 t. z Lubeki próżny (Wolff), szw. par. Rurik 253 t. ze Sztokholmu z towarem (Behnke i Sieg), ang. par. par. Smolensk 1534 t. z Londynu z pasażerami i towarem (Ellermann i Wilson), iem. par. Karl 166 t. z Hamburga z towarem (Prowe), duń. par. Bretland 1235 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold).

Na wyjściu.

30 sierpnia: szw. par. Oddevold 664 t. do Göteborga z węglem (Polsko-Skand.), niem. par. Rhemania 480 t. do Abo z cementem (Lenczat), niem. par. Teutonia 768 t. do Aarhus z węglem (Danz. Schiff. K.), niem. par. Minna Cords 551 t. do Haderslevn z węglem (Prowe), szw. żagl. z mot. Kosja 78 t. do Karrebäkshavnu z węglem (Befr. Gesch.), szw. par. Göte 674 t. do Sztokholmu z cementem (Ganswindt), szw. żagl. z mot. Hedwig 113 t. do Ystadu z węglem (Polsko-Skand.).

Żegluga a kolonje.

Porty północno-afrykańskie.

Casablanca.

20 lat temu przy osadzie Casablanca nie było jeszcze żadnego ukrycia dla statków, a że wiatr zachodni wytwarza tu przy otwartym brzegu olbrzymią falę, więc wypadło zbudować solidne łamifale ochronne i w ten sposób stworzyć port sztuczny. Dzięki tym budowlom port Casablanca mógł się rozwinąć z iście amerykańską szybkością i obecnie skupia na sobie ¾ całego ruchu zagranicznego francuskiego protektoratu w Maroku.

W roku 1904 „Towarzystwo marokańskie" traktowało z miejscowymi czynnikami w sprawie budowy jednego mola, aby służył jednocześnie ukryciem dla barkas, które przed tem stawały na kotwicy na otwartej redzie. Pierwotne roboty zostały przerwane krwawemi wypadkami roku 1907-go i dopiero od tego roku mogła być prawidłowo wykonana budowa pierwszego mola i pierwszej przystani dla barkas. W takcie rozszerzenia się stopniowego okupacji francuskiej i coraz większej eksploatacji surowców w celach eksportowych, przeważnie mineralnych, Maroka, dojrzewała stopniowo konieczność coraz większego rozszerzania programu robót.

W roku 1912 protektorat Maroka zaopinjował konieczność stworzenia wielkiego portu marokańskiego na Atlantyku i po bardzo szczegółowych rozważaniach zatrzymano się na Cazablanca. W roku 1913 firmy: Schneider, Towarzystwo marokańskie i J. i G. Hersent podjęły się wykonania rozległych robót obecnie już zakończonych: 2-u moli o długości 1900 i 1400 metrów, zamykających sobą 140 hektarów powierzchni wodnej, na której w miarę potrzeby mają powstać mniejsze mola i przystanie o wielkiej głębokości. Prócz budowy tych moli wykopano niewielki basen wewnętrzny o powierzchni 10 hektarów, o 700 metrach nabrzeża i 4 metrach głębokości. Służył on do przeładowania barkas przy pomocy kranów, składowania przy nich towarów, oraz przystanią ukrycia dla holowników barkas, szkut i kranów pływających itd.

Z dalszych robót wymienić należy budowę przystani zawijania po drodze na długości 600 metrów wielkiego mola, przystani dla przeładowania fosfatów, oraz przystani węglowej, wykonywanej obecnie przy molo poprzecznem. Molo większe zostało jeszcze przedłużone o 100 metrów, dla osłonięcia wjazdu od niebezpiecznej ukośnej fali.

Jak mocne muszą być konstrukcje tego portu wskazuje fakt iż łamifala główna o wysokości 7-iu metrów nad poziomem wysokiej wody podczas silnych burz pokryta jest całkowicie przewalającemi się przez nią falami ośmiometrowej wysokości, wobec czego łamifala to się wynurza, to jest pokryta grubą warstwa wodną nakształt wodospadu. Podczas jednej z burz zimowych 1923 roku betonowe bloki parapetu, ważące po 260 ton, zostały poruszone przez fale ze swych miejsc, przesunięte na odległość 11 metrów i wrzucone wewnątrz portu.

Ażeby przeciwdziałać tak wielkiemu naporowi fal wypadło zastosować bloki betonowe wyjątkowej wielkości, przy czem zmontowano przesuwany elektryczny kran portalowy olbrzymiej siły o udźwigu 110 ton.

Przy pracach portowych pracowało jednocześnie do 3000 robotników. Skutki tych robót całkowicie opłaciły ten olbrzymi wysiłek. W awanporcie mogą stać na kotwicy w zupełnem bezpieczeństwie wszelkie okręty na głębokości 6—12-u metrów. Panuje tu ożywiony ruch przeładunkowy. W roku 1912 wyszło i weszło z portu 1098 statków o łącznej ładowności 969 420 ton r. n., w roku zaś 1925 — 3 546 o łącznej ładowności 3 928 026 ton. Jeszcze więcej wzrósł przeładunek w porcie, bo gdy w roku 1912 wwieziono 90 919 ton towaru, a wywieziono 93 602 tony, to w roku 1925-ym wwieziono 436 752 tony towaru, wywieziono zaś 1 007 631 tony. w tej liczbie 726 537 ton fosfatów. Jeszcze w roku 1921-ym wywieziono zaledwie 8 000 ton fosfatów, w następnych zaś latach 1922, 23, 24 odpowiednio 79 345 ton. 191 596 ton i 436 422 ton.

Dla porównania wystarczy przytoczyć całkowity ruch wwozowy i wywozowy przez porty protektoratu francuskiego w Maroku. Wwieziono do tych portów w roku 1925-ym 741 932 tony towarów, wywieziono zaś 1182 858 ton towarów, w wywozie mają centra wywozowe, więc Casacałkowitego ruchu, a ponieważ w krajach kolonjalnych główne znaczenie mają centra wywozowe, więc Cazablanca ma już dziś wyjątkowe znaczenie dla całej francuskiej zony Maroka.

Kronika światowa

żeglugi i budowy okrętów.

ŁOTWA.

Nabycie nowego statku. Armator A. Kalnin nabył w Rotterdamie od firmy portugalskiej parowiec o pojemności 2 500 ton brutto. Nazywa się on obecnie „Kurbad" i ładuje w Finlandji drzewo. Za statek zapłacono około 10 miljonów rubli łotewskich. Finansował kupno pewien bank prywatny łotewski, który dopomógł firmie Kalnin w ciągu 4 lat wprowadzić pod banderę łotewską 5 większych statków.

CZECHOSŁOWACJA.

Budowa czeskosłowackiej floty handlowej. Dowiadujemy się, że w czasach ostatnich w Londynie prowadzone są układy między tamtejszemi bankami i pewnem czeskosłowackiem przedsiębiorstwem w sprawie pożyczki 2 miljonów funtów szterlingów na budowę floty handlowej, dla transportów czeskosłowackich z Hamburga do Ameryki Północnej i Południowej.

DANJA.

Rozpowszechnienie motorów systemu Burmeister i Wain w Kopenhadze. Jak wiadomo najwięcej rozpowszechniony jak dotąd, wśród systemów motorów spalinowych (Diesla) na statkach morskich jest system 4-o taktowy warsztatów i stoczni Burmeister i Wain w Kopenhadze. Firma ta wypuściła na pierwszego lipca b. r. szczegółowy „katalog" statków wyposażonych w motory ich systemu. Ogólna ilość tych statków na pierwszego lipca była 304, o łącznej nośności 2 363 536 ton i łącznej sile motorów 1 018 250 wskazanych koni maszynowych. Zamówionych statków i w budowie znajdujących się na pierwszego lipca było 129 o łącznej nośności 963 400 ton i łącznej sile maszyn 502 500 koni maszynowych. Nie znaczy to, że wszystkie statki zamówione budują się w Danji, lecz tylko, że wykonane są według licencji tej firmy, z motorami budowanemi według jej systemu.

ANGLJA.

Zniżenie opłat w porcie londyńskim. Z dniem 1 sierpnia b. r. zniżono w Londynie opłaty dokowe (t. zn. za korzystanie z basenów do przeładunku) i za wyładowanie o 10 % (zamiast poprzedniej zniżki 7 i pół %). Zniżki te dotyczą wszystkich statków i ładunku wszelkich towarów z wyjątkiem mięsa mrożonego i mrożonego masła i serów. Poprzednia zniżka o 7 i pół procent liczyła się od 1 lutego 1925 roku. Najwyższe opłaty dokowe i za przeładunek były w roku 1920, kiedy wynosiły one 150 % przedwojennych opłat.

Zostaje jeszcze jednak sporo opłat, które są na wyższym poziomie niż przedwojenne. Należą tu: opłaty stałe za okręty — mają jeszcze podwyżkę 48,5 %; ogólne opłaty wyładunkowe i dodatkowe do nich 80 %. Opłaty za załadowanie i za wyładowanie towarów — 80 %. Opłaty za magazynowanie — 50 %.

WŁOCHY.

Za zniżeniem opłat w portach włoskich. Rząd włoski usiłuje obecnie obniżyć równocześnie z taryfami kolejowemi również koszta przewozów morskich. We Włoszech uważają, że cena przewozu morskiego, wpływająca poważnie na stan własnego przemysłu i handlu składa się z dwu elementów, wyraźnie różniących się od siebie, mianowicie frachtu morskiego we właściwem tego słowa znaczeniu i rozmaitych wydatków, które powoduje konieczność przeładowania towaru z ładowni okrętu do wagonu lub z wagonu do ładowni. Wydatki te, znane jako „koszta portowe", składają się z ceny kosztów załadowania i wyładowania, kosztów magazynowania i innych dodatkowych kosztów.

Na tę to część kosztów transportu rząd włoski zdecydował skierować swój główny wysiłek, gdyż w sposób

oczywisty nie może on wywrzeć żadnego wpływu na frachty morskie, które reguluje rynek wolny.

Podsekretarz ministerstwa handlu p Pola działający według instrukcyj ministra Ciano postanowił ściśle sprawdzić stan i wysokość kosztów portowych; zawezwał on władze miejscowe głównych włoskich portów morskich przedłożyć mu szereg redukcyj tych kosztów, ażeby przez ich zmniejszenie, połączone ze zmniejszeniem taryf kolejowych, dojść do zmniejszenia kosztów produkcji i kosztów transportu, których potrzebują przemysł i handel, ażeby wspierać rząd w jego walce o zniżkę cen na rynku krajowym. Natychmiast po otrzymaniu odpowiedzi poszczególnych portów p. Pola ma przedłożyć ministrowi konkretną propozycję obniżenia kosztów portowych bez naruszenia handlowego ruchu poszczególnych portów.

Nowy kabel włoski przez ocean. W Lizbonie odbyło się poświęcenie i otwarcie kablu włoskiego łącząc. Europę z Argentyną, Brazylją, Urugwajem oraz z Nowym Yorkiem. Dwa te połączenia prowadzą przez Hiszpanję do Barcelony, skąd istnieje połączenie kablowe do Włoch.



Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski, fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polski szw. — szwecki.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m^3).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński.

18 sierpnia:
szw. par. Anvall 501 do Ahus,
szw. par. Nordöst 629 do Varbergu,
niem. par. Industria 1277 do Kopenhagi,
duń. żagl. Johanna 57 do Nexö.
19 sierpnia:
szw. par. Trio 832 do Helsingborga,
duń. par. Dania 1390 do Kopenhagi,
niem par. August Blume 408 do Trangsundu,
niem. par. Käthe Gramerstorf 297 do Umea.
ang. par. Hamsterley 1261 do Gefle.
23 sierpnia:
szw. par. Robur. 578 do Sztokholmu,
niem. par. Gretchen Müller 721 do Odense,
duń. par. Hafnia 1160 do Kopenhagi.
24 sierpnia:
szw. par. Ellen 948 do Göteborga.
25 sierpnia:
niem. par. Dione 658 do Lipawy,
łot. par. Kurland 428 do Nyköpingu.
26 sierpnia:
łot. par. Leaside 285 do Rygi.
27 sierpnia:
norw. par. Dea 1460 do Gandawy,
duń. par. Vendia 628 do Kopenhagi.
28 sierpnia:
szw. par. Nordöst 629 do Münkedelu,
łot. par. Mary 767 do Rygi,
pol. par. **Katowice** 1 108 do Malmö.
30 sierpnia:
gdy. licht. Danzig I. 579 i
gd. licht. Danzig II 597 do Saxköbingu,
szw. par. Trio 832 do Wasy.

Statki powyższe wywiozły łącznie 43 308 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port tczewski.

(opuszczony w poprzednim numerze).
1 sierpnia:
pol. licht. **Bartek** 373 i
pol. licht. **Bronek** 373 do Göteborga.
3 siedpnia:
pol. licht. **Alek** 361 i
pol. licht. **Bolek** 369 do Aarhus.
4 sierpnia:
pol. licht. **Benek** 369 i
pol. licht. **Wojtek** 377 do Aarhus,
8 sierpnia:
pol. licht. **Franek** 382 i
pol. licht. **Felek** 382 do Kopenhagii.
12 sierpnia:
pol. licht. **Wacek** 382 i
pol. licht. **Edek** 352 do Kopenhagi.

Statki powyższe wywiozły łacznie 6 500 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański.

22 sierpnia:
szw. par. Amazone 379 do Malmö,
duń. par. Borghild 431 do Kopenhagi,
duń. par. Wwe Th. Malling 1 135 do Korsör,
norw. par. Borgvold 339 do Norrtelje,
niem. par. Finnland 246 do Rudköpingu,
szw. par. Hild 725 do Abo,
łot. par. Venta 1 156 do Abo.
23 sierpnia:
fr. par. Nicolas Jean 1 182 do Dieppe,
szw. par. Fingal 282 do Slite,
gd. par. Balticum 364 do Aarhus,
szw. licht. Hallsta III 473 do Karlshamnu,
niem. par. Pomerania 168 do Halmstadu
niem. par. Harald 367 do Björke,
norw. mot. Bob 268 do Oslo,
ang. par. Weltondale 442 do Wyborga,
fr. par. Berville 589 do Rouen,
szw. par. Verdandi 274 do Halmstadu.
24 sierpnia:
duń. par. Skinfaxe 1 014 do Odense,
szw. par. Nornan 453 do Kalmaru,
szw. par. Aegir 754 do Kalmaru,
szw. par. Ymer 602 do Malmö,
25 sierpnia:
pol. licht. **Janek** 633 do Karlstadu,
pol. licht. **Jurek** 634 do Skogshall,
szw. par. Merkurius 272 do Gefle,
szw. par. Kjell 687 do Vesteras,
norw. ż. z mot. Sneeklokken do Knebel,
duń. par. Foraldres Minde 57 do Aeroskjöbing,
szw. żagl. z mot. Ingegerd 60 do Fredriksstadu,
szw. par. Tanja 340 do Storngen,
łot. par. Transteve 1 385 do Rygi,
duń. par. Brettland 1 235 do Kopenhagi,
szw. par. Pan 658 do Oxelösundu.
duń. par. Victoria 1 160 do Kopenhagi,
szw. par. Juno 620 do Aalborga,
norw. par. Sarpen 1 100 do Sarpsborga,
nim. par. Consul Cords 552 do Pargasu.
27 sierpnia:
niem. p. Reval 575 do Skellefteahamnu,
szw. par. Clara 1 173 do Stege,
hol. par. Fivel 220 do Loegstoer,
fr. par. Colmar 1 244 do Bordeaux,
niem. p. Alt-Heidelberg 671 do Pargasu.
28 sierpnia:
łot. par. Abava 364 do Abo,
pol. par. **Toruń** 1 122 do Rygi,
duń. par. Knud 1 187 do Aarhus,
szw. par. Wira 252 do Trelleborga,
szw. par. Ragnar 430 do Nakskov,
duń. par. Frida 1 276 do Sztokholmu,
duń. żagl. z mot. Leda do Svaneke,
niem. licht. Theo Kiehn i
niem. licht. Irene Kiehn,
niem. licht. Wilma Kiehn do Bandholmu,
łot. par. Percy 437 do Rygi,
norw. par. Start 682 do Tromsö.
29 sierpnia:
niem. par. Phyla 727 do Ekenäs,
niem. żagl. z mot. Ingeborg 85 do Hernösandu,
łot. par. Balva 1 348 do Rygi,
szw. par. Ingeborg 191 do Kalmaru.

Statki powyższe wywiozły łącznie 78 500 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański.

22 sierpnia:
niem. par. Marie Ferdinand 932 do Manchesteru,
ang. par. Crofter 276 do Hullu,
gd. par. Pregel 196 do Plymouth.
24 sierpnia:
niem. żagl. z mot. Jupiter do Sztokholmu,
est. par. Valve 207 do Tynedocku,
norw. par. Freidig 787 do Gaston,
duń. p. Aalborg 723 do Westharlepoolu,
norw. par. Korsvik 1 067 do Hullu,
niem. par. Gertrud Schünemann 641 do Dordrechtu.
25 sierpnia:
niem. par. Möve 148 do Szczecina,
niem. par. Freya 826 do Gandawy,
niem. p. Brake 336 i tow. do Hamburga.
26 sierpnia:
niem. par. Woglinde 1 193 do Hullu,
niem. par. Stör 348 do Delfzylu,
ang. par. Majorka 589 do Leith.
27 sierpnia:
niem. par. St. Gertrud 211 do Lubeki,
niem. par. Drossel 552 do Antwerpji,
ang. par. Arete 509 do Hullu,
norw. par. Ragnwald Jarl 1 090 do Prestonu,

niem. żagl. z mot. Dietrich Bonekamp 582 do Hullu.
29 sierpnia:
łot. par. Falkoner 270 do Newcastle,
pol. par. **Warta** 1 698 do Garstonu,
duń. par. Magnus 789 do Bordeaux (i z towarem),
niem. par. Consul Suckau 212 do Londynu.
Statki powyższe wywiozły łącznie 60 000 m³ drzewa.

Wwóz żelastwa i żelaza przez port gdański.

22 sierpnia:
łot. par. Falkoner 270 ze Sunden,
niem. żagl. Walküre 71 z Simrishamnu,
duń. żagl. z mot. Drogden 279 z Leningradu,
fr. par. Malakoff 2 819 z Montrealu.
23 sierpnia:
szw. par. Oddevold 664 z Westeras.
24 sierpnia:
pol. par. **Poznań** 1 122 z Dunkerki.
29 sierpnia:
szw. mot. Sirius 90 z Simrishamnu,
niem. par. Imperial 562 z Liverpoolu,
szw. par. Evy 203 z Oslo,
duń. żagl. Gutmund 73 z Malmö.
Statki powyższe wywiozły łącznie 14 200 ton żelaza i żelastwa.

Wwóz rudy i pirytu przez port gdański.

22 sierpnia:
norw. par. Ottawa 1 543 z Poti,
fr. par. Tours 2 561 z Melilli.
28 sierpnia:
szw. licht. Kelsö 813 i
szw. licht. Box 459 z Oxelösundu.
29 sierpnia:
wł. par. Mirvo 2 679 z Huelvy.
Statki powyższe przywiozły łącznie 18 600 ton rudy żelaznej.

Wwóz nawozów sztucznych przez port gdański.

22 sierpnia:
szw. mot. Oxelösund 3 129 z Tampy.
26 sierpnia:
fr. par. Chateau Yquem 1 290 z Gandawy.
Statki powyższe przywiozły łącznie 9 500 ton fosfatów i tomasówki.

ang. par. Stettin 528 z Grangemouth.
29 sierpnia:
niem. par. Bürgermeist. Eschenburg 346 z Lubeki,
niem. par. St. Lorenz 343 z Lubeki,
szw. par. Karin 196 z Szeokholmu,
fsk. par. Aegir 457 z Helsingforsu.

Ruch. tow. w porcie gdańskim w drugiej dekadzie sierpnia.

(w tonach).

WYWÓZ: Prod. mineralne: węgiel 131 142, superfosfat 741, parafina 130, cement 1826, oleje 1211, soda 10, sól glauberska15.

Prod. roślinne: owies 570, pszenica 1685, ow. strączkowe 219, cukier sur. 57, rafinada 15, melasa 390, drzewo 50 962, koniczyna 5. rzepak 1 100, smoła 342.

Prod. zwierzęce: jaja 19, skóry 53.

WWÓZ: Prod mineralne: tomasówka 8555, kamienie 1310, węgiel 1000, siarka 59, saletra chilijska 25, ruda żelazna 15 990, żelazo 148, żelazo i stal (stare) 8241, maszyny 26.

Prod. roślinne: pszenica 200, ryż 481, żywica i kalafonja 59, oleje 553, ekstrakty garbnikowe 760, bawełna 211.

Prod. zwierzęce: smalec 143. tłuszcze 201, skóry sol. 231, wełna sur. 20.

RUCH DROBNICY.

Wywóz ładunku mieszanego (drobnicy) przez port gdański.

22 sierpnia:
niem. par. Rival 353 do Göteborga.
23 sierpnia:
niem. żagl. z mot. Fulda 48 do Kłajpedy,
austr. żagl. z mot. Apollo 261 do Kronsztadu,
ang. par. Baltonia 1 449 do Lipawy (i z pasażerami).
24 sierpnia:
duń. par. Niord 283 do Aarhus,
fsk. par. Garryvale 2 903 do Santos (i z cementem),
gdy. par. D. Siedler 256 do Rotterdamu,
niem. par. Elin 369 do Rotterdamu.
25 sierpnia:
duń. par. Estonia 3 820 do Nowego Jorku (i z pasażerami),
niem. par. Brake 336 do Hamburga,
ang. par. Baltannic 1 034 do Londynu.
26 sierpnia:
niem. par. Imatra 544 do Kotki,
ang. par. Kolpino 1 465 do Hullu (i z pasażerami),
fr. par. Lussac 864 do Bordeaux,
ang. par. Baltonia 1 449 do Londynu (i z pasażerami).
27 sierpnia:
duń. par. J. C. Jacobsen 740 do Kopenhagi (i z końmi).
niem. par. Drossel 552 do Antwerpji (i z drzewe),
niem. par. Lothar 257 do Hamburga,
niem. par. Herbert 183 do Hamburga,
hol. par. Euterpe 543 do Amsterdamu,
niem. par. Aase 500 do Wyborga,
hol. żagl. z mot. Eland 146 do Gefle.
29 sierpnia:
duń. par. Niels Ebbesen 382 do Kopenhagi (i z pocztą),
niem. par. St. Lorenz 343 do Rygi,
niem. par. Bürgerm. Eschenburg 346 do Kotka,
szw. par. August 342 do Aalborga,
niem. par. H. A. Nolze 687 do Bremy,
duń. par. Magnus 789 do Bordeaux (i z drzewem).

Wwóz ładunku mieszanego (drobnicy) przez port gdański.

gd. par. Etzel 593 z Antwerpji,
duń. par. Estonia 3 920 z Nowego Jorku (i z pasażerami),
gd. par. Mottlau 430 z Rotterdamu.
22 siepnia:
duń. par. Niord 283 z Kopenhagi,
niem. par. Imatra 583 z Lubeki,
niem. par. Herbert 185 z Hamburga.
23 sierpnia:
ang. par. Baltonia 1 149 z Londynu (i z pasażerami),
niem. par. Victor 469 z Hamburga,
niem. par. Lothar 257 z Hamburga,
duń. par. Niels Ebbesen 382 z Kopenhagi (z pocztą i pasażerami),
ang. par. Kolpino 1 463 z Hullu (i z pasażerami).
24 sierpnia:
niem. p. H. A. Nolze 687 z Rotterdamu,
ang. par. Minorca 534 z Królewca,
duń. par. J. C. Jacobsen 740 z Kopenhagi.
25 sierpnia:
hol. par. Euterpe 543 z Antwerpji,
niem. par. St. Gertrud 211 z Lubeki,
ang. par. Baltannic 1 034 z Rygi (i z pasażerami),
niem. par. Phöbus 362 z Rotterdamu.
26 sierpnia:
fr. par. Chateau Yquem 1 290 z Gandawy,
ang. par. Baltonia 1 449 z Lipawy (i z pasażerami),
szw. par. Fernebo 1 068 z Kalmaru,
szw. par. Iris 164 z Rygi.
27 sierpnia:
duń. par. Magnus 789 z Kopenhagi,
ang. par. Haarlem 564 z Odense,
niem. par. Rhenania 480 z Lubeki.
28 sierpnia:
szw. par. Themis 383 z Stavangeru,
niem. par. Kolberg 383 z Szczecina,
gd. par. Oberpräs. Delbrück 620 z Antwerpji,

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski". Odbito w drukarni „Pielgrzyma" w Pelplinie.